

PATENT

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application No. : N/A Confirmation No. : N/A
Applicant : Hans-Juergen SCHMITT, et al.
Filed : March 17, 2004
TC/A.U. : N/A
Examiner : N/A
Docket No. : 028987.53043US
Customer No. : 23911
Title : WIND PROTECTOR FOR A CONVERTIBLE

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Mail Stop Patent Application

Commissioner of Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

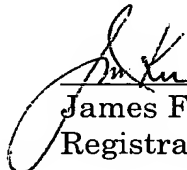
Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. 103 11 837.3, filed in Germany on March 18, 2003, is hereby requested and the right of priority under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original foreign application.

Respectfully submitted,

March 17, 2004



James F. McKeown
Registration No. 25,406

CROWELL & MORING, LLP
Intellectual Property Group
P.O. Box 14300
Washington, DC 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844
JFM:kms
306330



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung



Aktenzeichen: 103 11 837.3

Anmeldetag: 18. März 2003

Anmelder/Inhaber: Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft,
Stuttgart/DE

Bezeichnung: Windschott für ein Cabriolet

IPC: B 60 J 7/22



Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 1. Dezember 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag


Letang

Windschott für ein Cabriolet


Die Erfindung bezieht sich auf ein Windschott für ein Cabriolet gem. dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

5

Aus der DE 196 32 353 A1 geht ein mehrteilig ausgebildetes Windschott für ein Cabriolet hervor, wobei ein Mittelteil des Windschotts in seiner aufrechten Betriebsstellung zwischen beabstandeten Bügelabschnitten eines Überrollbügels angeordnet und über lösbare Rastverbindungen am Überrollbügel in Lage gehalten ist.

 10 Jede Rastverbindung umfaßt ein am Überrollbügel befestigtes Aufnahmeteil, das verrastend mit einem seitlich abgestellten Halteabschnitt des Mittelteils zusammenwirkt. Ferner umfaßt jede Rastverbindung einen schwenkbar gelagerten federbeaufschlagten Rasthebel zum Lösen der Rastverbindung. Bei besagter Anordnung sind die Rasthebel an der Hinterseite des Einfaßrahmens des abnehmbaren Mittelteils des Windschotts
15 angeordnet. Dadurch ist ein Lösen der Rastverbindung von der Sitzposition innerhalb des Fahrzeuges aus schwierig. Zudem ist für die Bedienperson nicht eindeutig erkennbar, in welche Richtung die Rasthebel zum Lösen des Mittelteils verschwenkt werden müssen.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine lösbare Rastverbindung für ein Mittelteil eines

 20 Windschotts so weiterzuentwickeln, das die lösbare Rastverbindung auch von der Sitzposition aus einfach lösbar ist und die Bedienung gut erkennbar ist.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

Weitere die Erfindung in vorteilhafter Weise ausgestaltende Merkmale enthalten die

25 Unteransprüche.

Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, daß durch die Anordnung des Rasthebels am feststehenden Aufnahmeteil und einer Drucktaste zum Verschwenken des Rasthebels die Rastverbindung auch von der Sitzposition aus lösbar

ist und daß zudem der Bedienkomfort zum Lösen der Rastverbindung wesentlich erhöht wird.

Alle beweglichen Teile der lösbaren Rastverbindung sind am feststehenden Aufnahmeteil
5 vorgesehen. Der im Aufnahmeteil angebrachte Gummipuffer bewirkt eine klapperfreie Verriegelung zwischen Aufnahmeteil und Mittelteil und drückt das Mittelteil nach dem Lösen der Rastverbindung in eine Entnahmestellung. Die an der Oberseite des Aufnahmeteils angeordnete Drucktaste ist auch von den vorderen Sitzen aus gut erreichbar und die Betätigungsrichtung der Drucktaste zum Lösen der Rastverbindung ist
10 eindeutig definiert.

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen dargestellt und wird im folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

15 Fig. 1 eine perspektivische Ansicht von hinten auf einen feststehenden Überrollbügel eines offenen Kraftfahrzeuges (Cabriolet) mit einem am Überrollbügel angebrachten mehrteiligen Windschott,

Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II der Fig. 1 durch die untere Steckverbindung zwischen dem Mittelteil des Windschotts und dem Überrollbügel, in größerer
20 Darstellung,

Fig. 3 eine Einzelheit X der Fig. 1 in größerer Darstellung, die eine obere Rastverbindung zwischen dem Mittelteil des Windschotts und dem Überrollbügel zeigt,

Fig. 4 eine Ansicht von hinten auf die zwischen dem Überrollbügel und dem Mittelteil
25 des Windschotts angeordnete lösbare Rastverbindung,

Fig. 5 einen Schnitt nach der Linie V-V der Fig. 4,

Fig. 6 eine Ansicht in Pfeilrichtung R der Fig. 4,

Fig. 7 einen Schnitt der Linie VII-VII der Fig. 6,

Fig. 8 eine perspektivische Darstellung von schräg hinten auf das feststehende
30 Aufnahmeteil der lösbaren Rastverbindung,

Fig. 9 einen Schnitt nach der Linie IX-IX der Fig. 1 in größerer Darstellung.

Ein nicht näher dargestelltes zweisitziges offenes Kraftfahrzeug (Cabriolet) weist hinter den vorderen Sitzen 1 einen feststehenden Überrollbügel 2 auf, wobei am Überrollbügel 2 ein Windschott 3 angebracht ist, durch das die auf den vorderen Sitzen 1 befindlichen Insassen vor von rückwärts her einströmender störender Luftströmung geschützt werden (unangenehme Zugerscheinungen im Kopf- bzw. Nackenbereich).

Der über aufrechte Stützabschnitte am Fahrzeugboden festgelegte Überrollbügel 2 weist etwa in Höhe der Fahrzeug-Gürtellinie 4 zumindest einen sich in Fahrzeugquerrichtung erstreckenden Rohrabschnitt 5 auf, der im Ausführungsbeispiel einen leicht gebogenen Formverlauf aufweist. In seitlich außenliegenden Bereichen 6 und 7 sind vom querverlaufenden Rohrabschnitt 5 zwei nach oben hin vorstehende Bügelabschnitte 8 bzw. 9 weggeführt. Jeder Bügelabschnitt 8 bzw. 9 begrenzt zusammen mit einem Teilbereich des querverlaufenden Rohrabschnitts 5 eine Öffnung 10 bzw. 11. Der Fahrzeugmittellängsebene A-A zugekehrte Bereiche der Bügelabschnitte 8 bzw. 9 und ein unterer mittlerer Bereich des Rohrabschnitts 5 definieren einen nach oben hin offenen Abschnitt 12 des Überrollbügels 2.

Das sich in aufrechter Richtung erstreckende Windschott 3 setzt sich aus einem Mittelteil 13 und zwei Seitenteilen 14 und 15 zusammen, wobei die Seitenteile 14, 15, in die Öffnungen 10 bzw. 11 der Bügelabschnitte 8 und 9 und das Mittelteil 13 in den Abschnitt 12 des Überrollbügels 2 eingesetzt sind.

Das Mittelteil 13 wird durch eine transparente, stehend angeordnete Scheibe 16 gebildet, die lösbar mit dem Überrollbügel 2 verbunden ist. Aus Gewichtsgründen ist die Scheibe 16 vorzugsweise aus geeignetem Kunststoff (z.B. Polycarbonat) hergestellt, wobei die Scheibe 16 mit einer kratzfesten Beschichtung und/oder einer Tönung versehen sein kann. Die Scheibe 16 kann jedoch auch aus Glas gefertigt sein. Am unteren Rand der Scheibe 16 und/oder an den beiden seitlich außenliegenden aufrechten Rändern der

Scheibe 16 ist ein Einfaßrahmen 17 vorgesehen, der durch Kleben, Klipsen, Umspritzen oder dergleichen mit der eingesteckten Scheibe 16 verbunden ist.

Im Ausführungsbeispiel ist der Einfaßrahmen 17 einstückig mit der dreidimensional
5 ausgebildeten Scheibe 16 verbunden, wobei beide Bauteile gleichfarbig ausgebildet sind oder aber auch unterschiedlich eingefärbt sein können.

Das Mittelteil 13 des Windschotts 3 ist über zumindest eine untere Steckverbindung 18
und zwei obere beabstandet angeordnete Rastverbindungen 19 in der Betriebsstellung B
10 am Überrollbügel 2 in Lage gehalten.

Die im Ausführungsbeispiel etwa im Bereich einer Fahrzeuglängsmittlebene A-A
vorgesehene untere Steckverbindung 18 umfaßt ein Lagerelement 20 und eine mit
diesem zusammenwirkende Aufnahme 21 (Fig. 2). Das Lagerelement 20 erstreckt sich
15 oberhalb des querverlaufenden Rohrabschnitts 5 des Überrollbügels 2 und ist an einem
Polster des Überrollbügels 2 befestigt. Gemäß Fig. 2 weist das Lagerelement 20 einen
nach oben hin vorstehenden etwa halbkreisförmigen Lagerabschnitt 22 auf, der sich in
Fahrzeugquerrichtung erstreckt und mit der korrespondierend ausgebildeten
muldenförmigen Ausnehmung 23 des Einfaßrahmens 17 bei aufgesetztem
20 Windschott-Mittelteil 13 in Wirkverbindung steht. Der Lagerabschnitt 22 und die
Ausnehmung 23 sind so ausgebildet, daß eine Schwenkbewegung des Mittelteils 13 in
geringem Umfang (z.B. etwa $15^\circ \pm 5^\circ$) bei der Montage möglich ist.

Das Mittelteil 13 wird im Ausführungsbeispiel bei der Montage von oben bzw. schräg
25 hinten mit der Ausnehmung 23 auf den vorstehenden Lagerabschnitt 22 aufgesetzt
(Entnahme- bzw. Einführstellung C). Nach dem Herstellen der unteren Steckverbindung 18
(Vorfixierung) wird das Mittelteil 13 um das untere Lagerelement 20 nach vorne
geschwenkt, bis das Mittelteil 13 automatisch an den oberen Rastverbindungen 19
verrastet (Betriebsstellung B). In Fig. 2 ist die Betriebsstellung B mit durchgezogenen
30 Linien und die Entnahme- bzw. Einführstellung C strichpunktiert dargestellt.

Jede Rastverbindung 19 umfaßt ein am angrenzenden Bügelabschnitt 8 bzw. 9 des Überrollbügels 2 befestigtes Aufnahmeteil 24, das bei montiertem Mittelteil 13 mit einem angeformtennockenförmigen Halteabschnitt 25 des Mittelteils 13 in Wirkverbindung
5 steht. Das Aufnahmeteil 24 umfaßt ein hohlkörperartiges nach unten hin offenes Gehäuse 26, das eine Einführöffnung 27 für den seitlich vorstehendennockenförmigen Halteabschnitt 25 des Mittelteils 13 aufweist. Innerhalb des Gehäuses 26 erstreckt sich ein federbeaufschlagter Rasthebel 28, der an seinem einen Ende 29 drehbar am Gehäuse 26 gelagert ist und der sich mit seinem gegenüberliegenden, blattfederartig
10 ausgebildeten Ende 30 an der Außenseite des Bügelabschnitts 8 bzw. 9 des Überrollbügels 2 unter Vorspannung abstützt (Fig. 5 und 7).

Der Rasthebel 28 ist mittels einer Drucktaste 31 von einer Verriegelungsstellung D nach unten in eine Freigabestellung E verlagerbar. Nach dem Loslassen der Drucktaste 31
15 wird diese zusammen mit dem Rasthebel 28 durch das blattfederartige Ende 30 des Rasthebels 28 wieder nach oben gedrückt.

Im Ausführungsbeispiel ist an der Oberseite des Gehäuses 26 eine Aussparung 32 ausgebildet, die die Drucktaste 31 aufnimmt. Bei verriegeltem Mittelteil 13 steht die
20 Drucktaste 31 gegenüber der oberen Kontur des Aufnahmeteils 24 geringfügig nach oben hin vor. Die Drucktaste 31 erstreckt sich benachbart der in Fahrzeuglängsrichtung verlaufenden Drehachse 33 des Rasthebels 28 und wird im Ausführungsbeispiel durch ein separates Bauteil gebildet, das mit dem Rasthebel 28 durch Klipsen oder dergleichen verbunden ist. Gemäß Fig. 7 liegt die Drucktaste 31 örtlich an der Oberseite des
25 Rasthebels 28 auf und ist durch eine nicht näher dargestellte Klipsverbindung am Rasthebel 28 in Lage gehalten. Ein nach unten abgestellter Steg der Drucktaste 31 ist durch eine kraterförmige Aussparung des Rasthebels 28 hindurchgeführt und stützt sich mit einem endseitigen Hakenabschnitt an der Unterseite einer Wand des Rasthebels 28 ab (nicht näher dargestellt).

Die Drucktaste 31 könnte jedoch auch einstückig mit dem Rasthebel 28 verbunden sein. Im Bereich der Einführöffnung 27 ist am Rasthebel 28 eine nach oben hin vorstehende querverlaufende Rastnase 34 ausgebildet, die bei montiertem Mittelteil 13 in eine Aufnahmenut 35 desnockenförmigen Halteabschnitts 25 eingreift (Fig. 5). Auf der der Einführöffnung 27 abgekehrten Seite des Gehäuses 26 ist im Bereich der Einführöffnung 27 ein elastischer Gummipuffer 36 vorgesehen, der unter Vorspannung mit dem Randbereich 37 desnockenförmigen Halteabschnitts 25 des Mittelteils 13 zusammenwirkt. Der schlauchförmig ausgebildete, zusammengedrückte Gummipuffer 36 vermeidet Klappergeräusche bei eingesetztem Mittelteil 13 und sorgt außerdem dafür, daß bei entriegeltem Rasthebel 28 dernockenförmige Halteabschnitt 25 geringfügig aus der Einführöffnung 27 bewegt wird (Federwirkung). Das Aufnahmeteil 24 ist unter Vermittlung einer Nietlasche 38 am Überrollbügel 2 befestigt (z.B. vernietet).

Zum Lösen der Rastverbindung 19 muß lediglich die Drucktaste 31 geringfügig nach unten gedrückt werden, wodurch die Rastnase 34 des schwenkbar gelagerten Rasthebels 28 außer Eingriff mit der Aufnahmenut 35 desnockenförmigen Halteabschnitts des Mittelteils 13 gelangt. Gleichzeitig bewegt der Gummipuffer 36 dennockenförmigen Halteabschnitt in die Entnahmestellung C. Der Gummipuffer 36 ist in einer schwalbenschwanzförmigen Führung 39 des Gehäuses 26 gehalten und weist einen kreisförmigen Ansatz 40 auf, der in eine Öffnung 41 des Gehäuses 26 hineinragt (Fig. 5).

Zur klapperfreien Anbindung des Mittelteils 13 an den Überrollbügel 2 sind an der Unterseite des Einfaßrahmens 17 örtlich nach unten vorstehende elastische Abstützelemente 42 angeordnet, die sich unter Vorspannung an der Oberseite des querverlaufenden Rohrabschnitts 5 abstützen (Fig. 9).

Die länglichen aus Gummi gefertigten Abstützelemente 42 sind von der Seite her in hinterschnittene Aufnahmeabschnitte 43 des Einfaßrahmens 17 eingeschoben.

Im Ausführungsbeispiel sind zwei beabstandet angeordnete hohlkörperartige Abstützelemente 42 an der Unterseite des Mittelteils 13 vorgesehen.

Patentansprüche

1. Windschott für ein Cabriolet mit einem Windschott-Mittelteil, das in seiner aufrechten Betriebsstellung (B) zwischen beabstandeten Bügelabschnitten eines Überrollbügels
5 angeordnet und über lösbare Rastverbindungen am Überrollbügel in Lage gehalten ist, wobei jede lösbare Rastverbindung ein am Überrollbügel befestigtes Aufnahmeteil umfaßt, das verrastend mit einem seitlich abgestellten Halteabschnitt des Mittelteils zusammenwirkt und daß die Rastverbindung ferner einen schwenkbar gelagerten federbeaufschlagten Rasthebel zum Lösen der Rastverbindung aufweist, dadurch
10 gekennzeichnet, daß der Rasthebel (28) am feststehenden Aufnahmeteil (24) angeordnet ist und daß zum Verschwenken des Rasthebels (28) am Aufnahmeteil (24) eine mit dem Rasthebel (28) zusammenwirkende Drucktaste (31) vorgesehen ist.
2. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Drucktaste (31) an
15 der Oberseite des feststehenden Aufnahmeteils (24) angeordnet ist.
3. Windschott nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Rasthebel (28)
innerhalb eines hohlkörperartigen Gehäuses (26) des Aufnahmeteiles (24) angeordnet
20 ist.
4. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet,
daß ein oberes Ende (29) des Rasthebels (28) um eine in Fahrzeuglängsrichtung
verlaufende Drehachse (33) schwenkbar am Gehäuse (26) gelagert ist und daß sich
ein gegenüberliegendes, blattfederartig ausgebildetes Ende (30) des Rasthebels (28)
25 unter Vorspannung an der Außenseite des Bügelabschnitts (8) bzw. (9) des Überrollbügels (2) abstützt.
5. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet,
daß die Drucktaste (31) mit Abstand zur Drehachse (33) am Rasthebel (28) angreift.

6. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Drucktaste (31) durch ein separates Bauteil gebildet wird, das mit dem Rasthebel (28) durch Klipsen oder dgl. verbindbar ist.
- 5 7. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Drucktaste (31) einstückig mit dem Rasthebel (28) ausgebildet ist.
- 10 8. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich einer am Aufnahmeteil (24) angeordneten Einführöffnung (27) am Rasthebel (28) eine in Fahrzeugquerrichtung verlaufende Rastnase (34) ausgebildet ist, die bei montiertem Mittelteil (13) in eine Aufnahmenut (35) desnockenförmigen Halteabschnitts (25) eingreift.
- 15 9. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß innenseitig am Gehäuse (26) im Bereich der Einführöffnung (27) ein elastischer Gummipuffer (36) angeordnet ist, der mit einem Randbereich (37) desnockenförmigen Halteabschnitts (25) zusammenwirkt.
- 20 10. Windschott nach einem der vorangegangenen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Mittelteil (13) eine dreidimensional ausgebildete Scheibe (16) und einen einstückig mit der Scheibe (16) verbundenen Einfaßrahmen (17) aus Kunststoff umfaßt, wobei am Einfaßrahmen (17) örtlich die nockenförmigen Halteabschnitte (25) angeformt sind.

Zusammenfassung

Windschott für ein Cabriolet

- 5 Ein Windschott für ein Cabriolet umfaßt ein Windschott-Mittelteil, das in seiner aufrechten Betriebsstellung (B) zwischen beabstandeten Bügelabschnitten eines Überrollbügels angeordnet und über lösbare Rastverbindungen am Überrollbügel in Lage gehalten ist, wobei jede lösbare Rastverbindung ein am Überrollbügel befestigtes Aufnahmeteil umfaßt, das verrastend mit einem seitlich abgestellten Halteabschnitt des Mittelteils
- 10 zusammenwirkt und daß die Rastverbindung ferner einen schwenkbar gelagerten federbeaufschlagten Rasthebel zum Lösen der Rastverbindung aufweist.

- Damit die lösbare Rastverbindung auch von der Sitzposition aus lösbar ist und zudem ein erhöhter Bedienkomfort erzielt wird, ist der Rasthebel am feststehenden Aufnahmeteil
- 15 angeordnet und zum Verschwenken des Rasthebels ist am Aufnahmeteil eine mit dem Rasthebel zusammenwirkende Drucktaste vorgesehen.

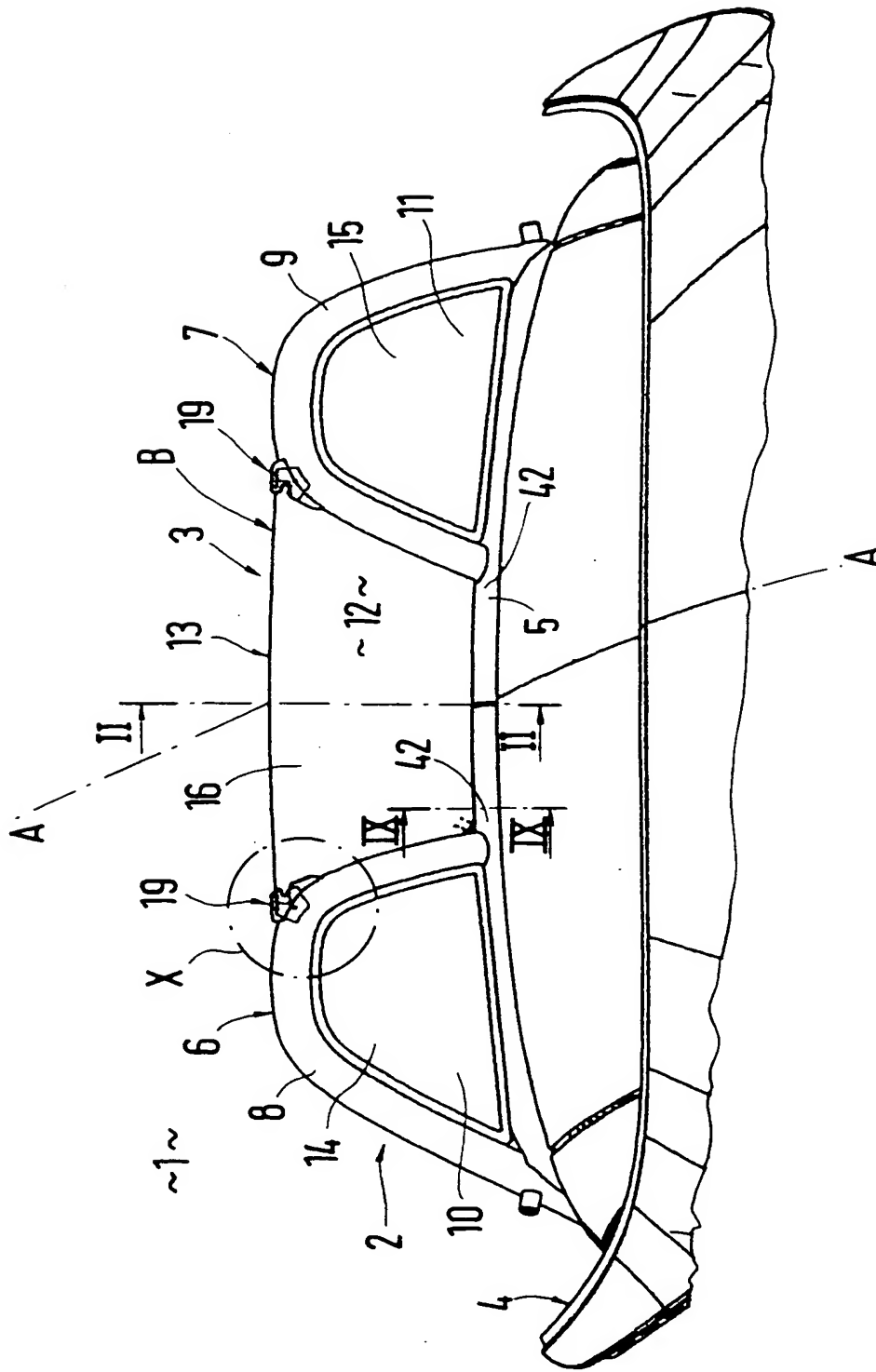


Fig.1

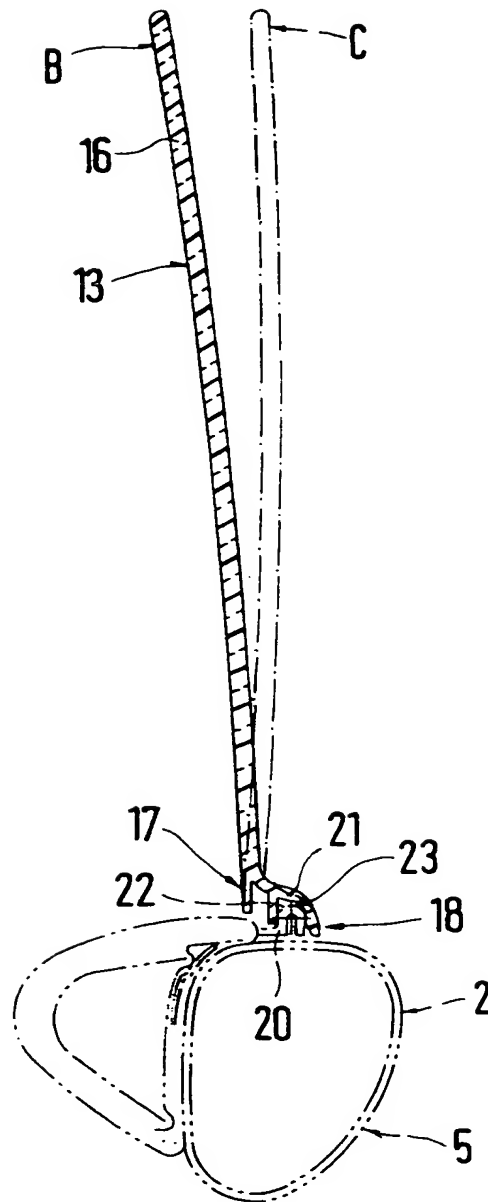


Fig. 2

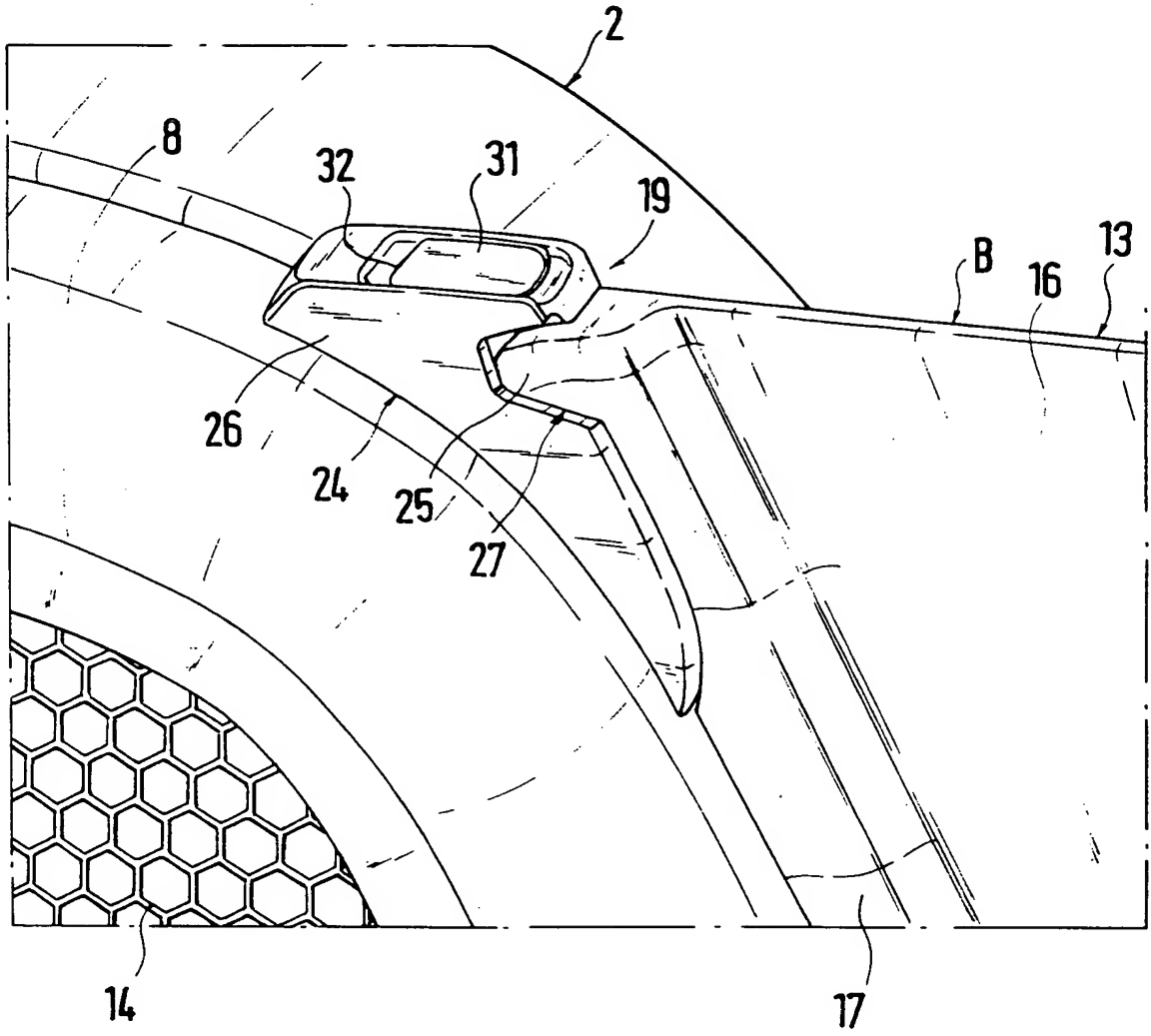


Fig.3

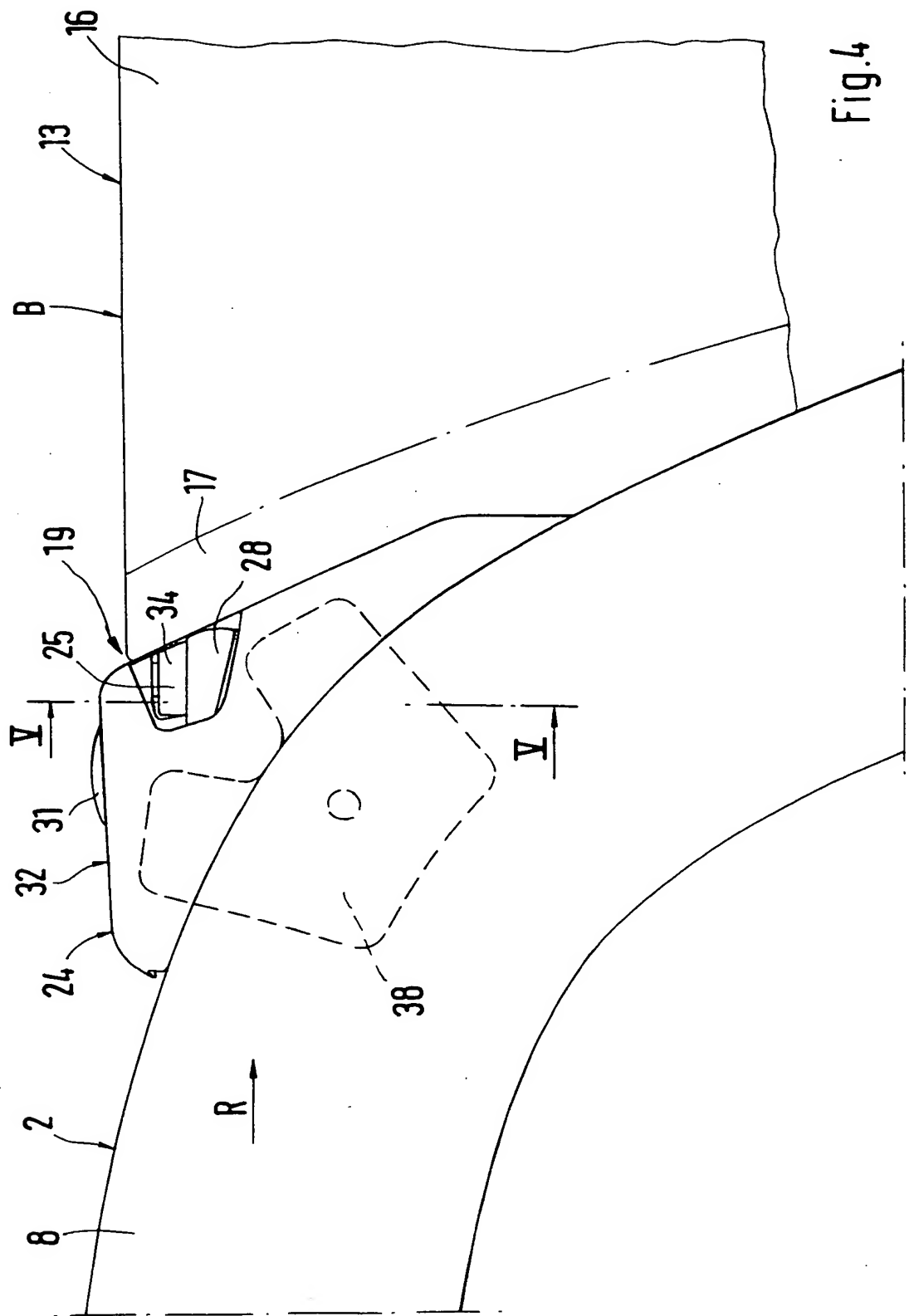


Fig. 4

